

S/N Unknown

PATENT

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant:	OCHIAI et al.	Examiner:	Unknown
Serial No.:	Unknown	Group Art Unit:	Unknown
Filed:	Concurrent herewith	Docket No.:	12844.0070US01
Title:	OCCUPANT RESTRAINT SYSTEM		

CERTIFICATE UNDER 37 CFR 1.10:

"Express Mail" mailing label number: EV 372669481 US

Date of Deposit: March 16, 2004

I hereby certify that this paper or fee is being deposited with the U.S. Postal Service "Express Mail Post Office to Addressee" service under 37 CFR 1.10 on the date indicated above and is addressed to Commissioner for Patents, Mail Stop Patent Application, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450.

By: Teresa Anderson
Name: Teresa Anderson

SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT(S)

Mail Stop Patent App

Commissioner for Patents

P.O. Box 1450

Alexandria, VA 22313-1450

Dear Sir:

Applicants enclose herewith one certified copy of a Japanese application, Serial No. 2003-108953, filed April 14, 2003, the right of priority of which is claimed under 35 U.S.C. § 119.

Respectfully submitted,



MERCHANT & GOULD P.C.
P.O. Box 2903
Minneapolis, Minnesota 55402-0903
(612) 332-5300

Dated: March 16, 2004

By: Curtis B. Hamre

Curtis B. Hamre
Reg. No. 29,165

CBH/ame



日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 3 年 4 月 1 4 日
Date of Application:

出 願 番 号 特 願 2 0 0 3 - 1 0 8 9 5 3
Application Number:
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 3 - 1 0 8 9 5 3]

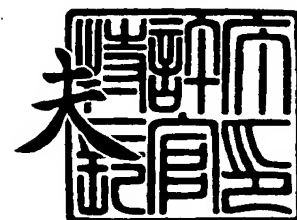
出 願 人 本 田 技 研 工 業 株 式 会 社
Applicant(s):



2 0 0 4 年 2 月 2 7 日

特 許 庁 長 官
Commissioner,
Japan Patent Office

今 井 康 夫



出 証 番 号 出 証 特 2 0 0 4 - 3 0 1 4 4 4 1

【書類名】 特許願

【整理番号】 H103065101

【提出日】 平成15年 4月14日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B60R 21/22

【発明の名称】 乗員拘束装置

【請求項の数】 2

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 落合 史治

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 川尻 直輝

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 福田 猛

【特許出願人】

【識別番号】 000005326

【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社

【代表者】 吉野 浩行

【代理人】

【識別番号】 100071870

【弁理士】

【氏名又は名称】 落合 健



【選任した代理人】

【識別番号】 100097618

【弁理士】

【氏名又は名称】 仁木 一明

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 003001

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要



【書類名】 明細書

【発明の名称】 乗員拘束装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 折り畳んだエアバッグ（2 1）の長手方向の複数個所に設けた取付部（2 1 a）をルーフ（3 5）の側部に沿って固定し、車両の衝突時にインフレーター（3 3）が発生するガスでエアバッグ（2 1）を膨張させて車室の側部内面に沿ってカーテン状に展開させる乗員拘束装置において、

折り畳んだエアバッグ（2 1）の外部に該エアバッグ（2 1）の長手方向に沿って延びる帯状突出部（2 1 b，3 4 d，3 9 b）を設けることで、エアバッグ（2 1）が捩じれた状態で固定されるのを防止することを特徴とする乗員拘束装置。

【請求項 2】 折り畳んだエアバッグ（2 1）をルーフ（3 5）の側部に沿って固定し、車両の衝突時にインフレーター（3 3）が発生するガスでエアバッグ（2 1）を膨張させて車室の側部内面に沿ってカーテン状に展開させる乗員拘束装置において、

折り畳んだエアバッグ（2 1）に長手方向に沿って棒状の捩じれ防止部材（4 3）を固定し、この捩じれ防止部材（4 3）でエアバッグ（2 1）の捩じれを防止することを特徴とする乗員拘束装置。

【発明の詳細な説明】

【0 0 0 1】

【発明の属する技術分野】

本発明は、折り畳んだエアバッグをルーフの側部から車室の側部内面に沿ってカーテン状に展開させる乗員拘束装置に関する。

【0 0 0 2】

【従来の技術】

かかる乗員拘束装置のエアバッグを折り畳むと細長い紐状になるため、それを車体に取り付ける際に捩じれてしまう可能性があり、エアバッグが捩じれた状態で車体に取り付けられるとスムーズな展開が妨げられてしまう。そこで、折り畳んだエアバッグの表面に目印を付け、この目印を目視で確認しながら折り畳んだ



エアバッグを振じれないように車体に取り付けるものが、下記特許文献により公知である。

【0003】

【特許文献】

特許第3113977号公報

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

ところで上記従来の乗員拘束装置は、折り畳んだエアバッグの表面に付けた目印を作業者が目視で確認してエアバッグの振じれを防止するものであるため、作業者のミスによってエアバッグが振じれた状態で取り付けられる可能性があった。

【0005】

本発明は前述の事情に鑑みてなされたもので、折り畳んだエアバッグが振じれた状態で車体に固定されるのを確実に防止することを目的とする。

【0006】

【課題を解決するための手段】

上記目的を達成するために、請求項1に記載された発明によれば、折り畳んだエアバッグの長手方向の複数個所に設けた取付部をルーフの側部に沿って固定し、車両の衝突時にインフレーターが発生するガスでエアバッグを膨張させて車室の側部内面に沿ってカーテン状に展開させる乗員拘束装置において、折り畳んだエアバッグの外部に該エアバッグの長手方向に沿って延びる帯状突出部を設けることで、エアバッグが振じれた状態で固定されるのを防止することを特徴とする乗員拘束装置が提案される。

【0007】

上記構成によれば、折り畳んだエアバッグの外部に該エアバッグの長手方向に沿って延びる帯状突出部を設けたので、エアバッグが振じれるとその長手方向の寸法が大幅に縮むことで隣接する取付部の間隔が短くなり、エアバッグを固定することが不可能になる。その結果、エアバッグが振じれた状態で固定されるのを確実に防止し、エアバッグのスムーズな展開を可能にすることができる。

【 0 0 0 8 】

また請求項 2 に記載された発明によれば、折り畳んだエアバッグをルーフの側部に沿って固定し、車両の衝突時にインフレーターが発生するガスでエアバッグを膨張させて車室の側部内面に沿ってカーテン状に展開させる乗員拘束装置において、折り畳んだエアバッグに長手方向に沿って棒状の捩じれ防止部材を固定し、この捩じれ防止部材でエアバッグの捩じれを防止することを特徴とする乗員拘束装置が提案される。

【 0 0 0 9 】

上記構成によれば、折り畳んだエアバッグに長手方向に沿って棒状の捩じれ防止部材を固定したので、捩じれ防止部材の剛性でエアバッグを捩じることができなくなる。その結果、エアバッグが捩じれた状態で固定されるのを確実に防止し、エアバッグのスムーズな展開を可能にすることができる。

【 0 0 1 0 】**【発明の実施の形態】**

以下、本発明の実施の形態を、添付図面に示した本発明の実施例に基づいて説明する。

【 0 0 1 1 】

図 1 ～図 7 は本発明の第 1 実施例を示すもので、図 1 はエアバッグの非展開時の自動車の車室内面を示す図、図 2 はエアバッグの展開時の自動車の車室内面を示す図、図 3 は図 2 の 3 部拡大図、図 4 は図 3 の 4 - 4 線断面図、図 5 は乗員拘束装置の分解斜視図、図 6 は図 5 の 6 - 6 線拡大断面図、図 7 はエアバッグが捩じれたときの作用説明図である。

【 0 0 1 2 】

図 1 に示すように、車両の車体側面にはフロントピラー 1 1 およびセンターピラー 1 2 間にフロントドア 1 3 が取り付けられるドア開口部 1 4 が形成され、センターピラー 1 2 およびリヤピラー 1 5 間にリヤドア 1 6 が取り付けられるドア開口部 1 7 が形成される。フロントピラー 1 1 の上端とリヤピラー 1 5 の上端とを接続するように車体前後方向に延びるルーフサイドレール（図示せず）はフロントドア 1 3 およびリヤドア 1 6 のドア開口部 1 4, 1 7 の上縁を区画しており

、このルーフサイドレールに沿って乗員拘束装置 C が設けられる。尚、乗員拘束装置 C は、実質的に同一構造のものが車体の左右両側にそれぞれ設けられているが、以下その代表として車体の右側に設けられたものについて説明する。

【0013】

図 2 に示すように、車両の側面衝突時あるいはロールオーバー時に所定値以上の加速度が検出されると、車体の内部側面、即ちフロントピラー 11、センターピラー 12、リヤピラー 15、フロントドア 13 のドアガラス 13a およびリヤドア 16 のドアガラス 16a と、フロントシート 19 およびリヤシート 20 に座った乗員との間に遮るように、乗員拘束装置 C のエアバッグ 21 がドア開口部 14、17 の上縁から下向きにカーテン状に展開する。

【0014】

図 3 および図 4 に示すように、車体前後方向に延びるエアバッグ 21 は略同一形状の第 1 基布 25 および第 2 基布 26 を 2 重に重ね合わせて縫製 27 したものであり、その縫製 27 によって複数個のセル 29…と、上部連通路 30 とが形成される。リヤピラー 15 の内部に収納されたインフレーター 33 から延びる高圧ガス供給パイプ 31 に接続された上部連通路 30 から、前記複数個のセル 29…が下向きに分岐しており、それらのセル 29…の下端は閉塞されている。エアバッグ 21 の上部連通路 30 に沿って複数個の取付部 21a…が形成される。

【0015】

図 5 および図 6 に示すように、エアバッグカバー 34 は、2 枚の長方形の不織布を筒状にして下側縫製部 34a および上側縫製部 34b で縫製し、その内部に折り畳んだエアバッグ 21 を収納するもので、その車体外側の側面にエアバッグ 21 が膨張する際に破断するミシン目状のスリット 34c が形成される。上側縫製部 34b の上部に沿って帯状突出部 34d が長手方向に延びており、エアバッグ 21 の複数の取付部 21a…はエアバッグカバー 34 の帯状突出部 34d に挟まれて上側縫製部 34b で一体に縫製される。そしてルーフ 35 にボルト 36…で固定された複数のブラケット 37…に、エアバッグ 21 の取付部 21a…とエアバッグカバー 34 の帯状突出部 34d とが共通のボルト 38…で共締めされる。

【0016】

次に、上記第1実施例の作用について説明する。

【0017】

車両の側面衝突によって加速度センサが所定値以上の加速度を検出すると、エアバッグ展開制御手段からの指令によってインフレーター33が作動し、インフレーター33内に圧縮充填された高圧ガスが高圧ガス供給パイプ31を経て折り畳んだエアバッグ21の上部連通路30および各セル29…に流入し、それらのセル29…を膨張させる。エアバッグ21の膨張によりエアバッグカバー34のスリット34cが破断し、拘束を解かれたエアバッグ21は下方に展開する。展開するエアバッグ21の圧力でルーフガーニッシュの端縁が下方に押し下げられて開口が形成されるため、この開口を通過したエアバッグ21が車室内に下向きに展開し、乗員が車室内面に二次衝突しないように拘束する。

【0018】

さて、折り畳んだエアバッグ21をエアバッグカバー34で覆ってインフレーター33を取り付けた後に複数本のボルト38…でルーフ35のブラケット37…に固定するとき、エアバッグ21が誤って捩じれた状態で固定されてしまうとスムーズな展開が阻害されてしまう可能性がある。

【0019】

図7に示すように、折り畳んだエアバッグ21を捩じると長手方向に縮むため、捩じれ位置の両側の一对の取付部21a, 21a間の距離がD1からD2へと減少する。このとき、エアバッグ21と共に捩じられるエアバッグカバー34に帯状突出部34dが形成されていない場合には、エアバッグ21は比較的捩じり易くなるために距離の減少量 ΔD は小さくなり、前記一对の取付部21a, 21aをブラケット37, 37に固定することができる。

【0020】

しかしながら、本実施例では、エアバッグ21と共に捩じられるエアバッグカバー34に帯状突出部34dが形成されているため、エアバッグ21は捩じり難くなり、無理に捩じると捩じれ位置の両側の一对の取付部21a, 21a間の距離の減少量 ΔD は大きくなる。その結果、捩じれ位置の両側の一对の取付部21

a, 21a がブラケット 37, 37 に届かなくなり、エアバッグ 21 が振じれたまま固定される事態を確実に阻止することができる。

【0021】

帯状突出部 34d の幅（高さ）が小さいと、エアバッグ 21 が振じれたときの長手方向寸法の減少量が充分でないため、エアバッグ 21 の誤組みを確実に防止するには、帯状突出部 34d の幅を 10mm 以上とすることが望ましい。

【0022】

次に、図 8 に基づいて本発明の第 2 実施例を説明する。

【0023】

上述した第 1 実施例では折り畳んだエアバッグ 21 を覆うエアバッグカバー 34 に帯状突出部 34d を設けているが、本第 2 実施例ではエアバッグ 21 の上縁に帯状突出部 21b を一体に形成している。この帯状突出部 21b は第 1 実施例のエアバッグ 21 の複数の取付部 21a…の機能も兼ね備えている。

【0024】

しかして、この第 2 実施例によっても上述した第 1 実施例と同様の作用効果を達成することができる。

【0025】

次に、図 9 に基づいて本発明の第 3 実施例を説明する。

【0026】

第 3 実施例は上述した第 2 実施例にプロテクタ 39 を付加したものである。プロテクタ 39 は極めて薄い合成樹脂等で撓み易く形成されており、折り畳んだエアバッグ 21 の長手方向に沿って帯状に延びる本体部 39a と、本体部 39a の上縁に沿って延びる帯状突出部 39b と、フロントピラー 11、センターピラー 12 あるいはリヤピラー 15 に対応する位置において本体部 39a の下縁からエアバッグ 21 の下面を抱えるように延びる複数の保護部 39c…とを備える。エアバッグ 21 の帯状突出部 21b をボルト 38…でブラケット 37…に固定するとき、プロテクタ 39 の帯状突出部 39b はエアバッグ 21 の帯状突出部 21b に重ね合わされて共締めされる。

【0027】

エアバッグ 21 がエアバッグカバー 34 を破断して下向きに展開するとき、プロテクタ 39 の保護部 39 c … がフロントピラー 11、センターピラー 12 あるいはリヤピラー 15 に沿うように延びることで、エアバッグ 21 がフロントピラー 11、センターピラー 12 あるいはリヤピラー 15 に引っ掛かるのを防止してスムーズな展開を可能にすることができる。

【0028】

そして第 3 実施例では折り畳んだエアバッグ 21 が捩じれるときにプロテクタ 39 の帯状突出部 39 b およびエアバッグ 21 の帯状突出部 21 b が同時に捩じれることで、エアバッグ 21 が長手方向寸法の減少量を十分に大きくして誤組みの発生を一層確実に防止することができる。

【0029】

尚、第 3 実施例においてエアバッグ 21 の帯状突出部 21 b を廃止することも可能であり、また第 3 実施例のプロテクタ 39 を第 1 実施例と組み合わせることも可能である。

【0030】

次に、図 10 に基づいて本発明の第 4 実施例を説明する。

【0031】

第 4 実施例は上述した第 1 実施例の変形であって、第 1 実施例ではエアバッグカバー 34 の上縁に沿って帯状突出部 34 d を形成しているのに対し、第 4 実施例ではエアバッグカバー 34 の下縁に沿って帯状突出部 34 d を形成している。

【0032】

第 4 実施例の作用および効果は、第 1 実施例のそれと同じである。

【0033】

次に、図 11 に基づいて本発明の第 5 実施例を説明する。

【0034】

第 5 実施例は上述した第 1 実施例の変形であって、第 1 実施例のエアバッグカバー 34 の上縁に沿って設けた帯状突出部 34 d に開口部 34 e … を形成したものである。この開口部 34 e … は、例えばアシストグリップのような部材をルーフ 35 に固定する場合に、その部材がエアバッグカバー 34 の帯状突出部 34 d

と干渉しないように設けられる。ここで重要なのは、前記開口部 34 e が切欠でない点である。仮に、帯状突出部 34 d の上縁に解放するように切欠を形成してしまうと、帯状突出部 34 d を設けたにも拘わらずにエアバッグ 21 が振じれ易くなって誤組みの防止効果が発揮されなくなるが、上縁がブリッジ部 34 f …で接続された開口部 34 e …であれば、エアバッグ 21 の振じれに対する抵抗力が増加して誤組みの防止効果を確保することができる。

【0035】

次に、図 12 に基づいて本発明の第 6 実施例を説明する。

【0036】

第 6 実施例はエアバッグカバー 34 の帯状突出部 34 d が分断部 34 g で分断されている場合の対策案である。車体にボルト 40 で固定されたブラケット 41 は、エアバッグ 21 の所定の取付部 21 a をボルト 38 で固定するための固定部 41 a を備えており、この固定部 41 a の両端をエアバッグ 21 の長手方向に延長し、前記分断部 34 g の両側の帯状突出部 34 d に 2 本のリベット 42, 42 で連結する。

【0037】

このように、分断部 34 g を設けたことでエアバッグ 21 が振じれ易くなくても、その分断部 34 g をブラケット 41 の固定部 41 a で連結することで振じれ難くし、誤組みの発生を確実に防止することができる。

【0038】

次に、図 13 に基づいて本発明の第 7 実施例を説明する。

【0039】

第 7 実施例はエアバッグカバー 34 を 1 枚の不織布を折り曲げて構成したもので、その上縁に沿う縫製部 34 h によって形成された筒状部 34 i 合成樹脂製の丸棒よりなる振じれ防止部材 43 が挿入される。エアバッグ 21 の固定は、第 1 実施例と同様に、エアバッグカバー 34 の帯状突出部 34 d とエアバッグ 21 の取付部 21 a …とをボルト 38 …で共締めすることで行われる。

【0040】

尚、振じれ防止部材 43 を帯状突出部 34 d の上方に設ける代わりに、図 13

(c) に示すように、帯状突出部 34d の下方に設けることができる。

【0041】

この第7実施例によれば、折り畳んだエアバッグ 21 を振じろうとしても、振じれ防止部材 43 が抵抗することで振じることができず、従ってエアバッグ 21 の誤組みが確実に防止される。

【0042】

次に、図 14 に基づいて本発明の第8実施例を説明する。

【0043】

上述した第7実施例はエアバッグ 21 の全長に亘って振じれ防止部材 43 を配置しているが、第8実施例は2本に分割した振じれ防止部材 43、43 をエアバッグ 21 の前部および後部に配置している。この構成により、折り畳んだエアバッグ 21 をドア開口部 14、17 の湾曲した上縁に沿うように固定する作業が容易になる。

【0044】

第8実施例は2本に分割した振じれ防止部材 43、43 の間でエアバッグ 21 が振じれる可能性があるが、エアバッグ 21 が振じれる可能性がある部分が限られることから、振れが発生しても容易に発見することができる。

【0045】

次に、図 15 に基づいて本発明の第9実施例を説明する。

【0046】

上述した第7、第8実施例では振じれ防止部材 43 を支持する筒状部 34i をエアバッグカバー 34 に設けているが、図 15 (a) に示す第9実施例は、エアバッグの取付部 21a…の下側に筒状部 21c…を形成し、そこに振じれ防止部材 43 を挿入したものである。尚、図 15 (b) に示すように、エアバッグの取付部 21a…の上側に筒状部 21c…を形成し、そこに振じれ防止部材 43 を挿入しても良い。

【0047】

この第9実施例によっても、前記第7、第8実施例と同様の作用効果を達成することができる。

【0048】

次に、図16に基づいて本発明の第10実施例を説明する。

【0049】

上述した第7～第9実施例では円形断面の捩じれ防止部材43を用いているが、図16(a)、(b)に示す第10実施例の捩じれ防止部材43は細長い板状であり、その所定位置にエアバッグ21の取付部21a…が下から上に貫通する開口43a…が形成される。

【0050】

尚、捩じれ防止部材43の断面形状は適宜変更可能であり、図16(c)に示すように、両側縁に下向きに折り曲げたフランジを有するものや、図16(d)に示すようにL字状断面のものや、図16(e)に示すようにC字状断面のものであっても良い。C字状断面のものは、エアバッグ21が膨張する圧力で容易に変形あるいは破断して展開を許容する必要がある。

【0051】

この第10実施例によれば、折り畳んだエアバッグ21を捩じろうとしても、捩じれ防止部材43が抵抗することで捩じることができず、従ってエアバッグ21の誤組みが確実に防止される。

【0052】

次に、図17に基づいて本発明の第11実施例を説明する。

【0053】

図17(a)、(b)に示す第11実施例の捩じれ防止部材43は、図16(e)に示した第10実施例のC字状断面の捩じれ防止部材43と類似しているが、所定間隔で切欠43b…を備えていることで容易に撓み変形することができ、ドア開口部14、17の湾曲した上縁に沿うように固定する作業が容易になる。また図17(c)に示す第11実施例の捩じれ防止部材43は、図16(d)に示した第10実施例のL字状断面の捩じれ防止部材43と類似しているが、その全体が波板状に形成されて容易に撓み変形することができ、ドア開口部14、17の湾曲した上縁に沿うように固定する作業が容易になる。

【0054】

次に、図 18 に基づいて本発明の第 12 実施例を説明する。

【0055】

車体にボルト 40…で固定された複数のブラケット 41…は、エアバッグ 21 の所定の取付部 21a…をボルト 38…で固定するための固定部 41a…を備えており、隣接する固定部 41a…が板状の連結部材 44…の両端にリベット 42…で連結される。従って、交互に連結されたブラケット 41…の固定部 41a…および連結部材 44…は全体として棒状の捩じれ防止部材 43 を構成し、折り畳んだエアバッグ 21 の捩じれを防止することができる。

【0056】

以上、本発明の実施例を詳述したが、本発明はその要旨を逸脱しない範囲で種々の設計変更を行うことが可能である。

【0057】

【発明の効果】

以上のように請求項 1 に記載された発明によれば、折り畳んだエアバッグの外部に該エアバッグの長手方向に沿って延びる帯状突出部を設けたので、エアバッグが捩じれるとその長手方向の寸法が大幅に縮むことで隣接する取付部の間隔が短くなり、エアバッグを固定することが不可能になる。その結果、エアバッグが捩じれた状態で固定されるのを確実に防止し、エアバッグのスムーズな展開を可能にすることができる。

【0058】

また請求項 2 に記載された発明によれば、折り畳んだエアバッグに長手方向に沿って棒状の捩じれ防止部材を固定したので、捩じれ防止部材の剛性でエアバッグを捩じることができなくなる。その結果、エアバッグが捩じれた状態で固定されるのを確実に防止し、エアバッグのスムーズな展開を可能にすることができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

エアバッグの非展開時の自動車の車室内面を示す図

【図 2】

エアバッグの展開時の自動車の車室内面を示す図

【図 3】

図 2 の 3 部拡大図

【図 4】

図 3 の 4 - 4 線断面図

【図 5】

乗員拘束装置の分解斜視図

【図 6】

図 5 の 6 - 6 線拡大断面図

【図 7】

エアバッグが振じれたときの作用説明図

【図 8】

本発明の第 2 実施例を示す図

【図 9】

本発明の第 3 実施例を示す図

【図 1 0】

本発明の第 4 実施例を示す図

【図 1 1】

本発明の第 5 実施例を示す図

【図 1 2】

本発明の第 6 実施例を示す図

【図 1 3】

本発明の第 7 実施例を示す図

【図 1 4】

本発明の第 8 実施例を示す図

【図 1 5】

本発明の第 9 実施例を示す図

【図 1 6】

本発明の第 1 0 実施例を示す図

【図 1 7】

本発明の第 1 1 実施例を示す図

【図 1 8】

本発明の第 1 2 実施例を示す図

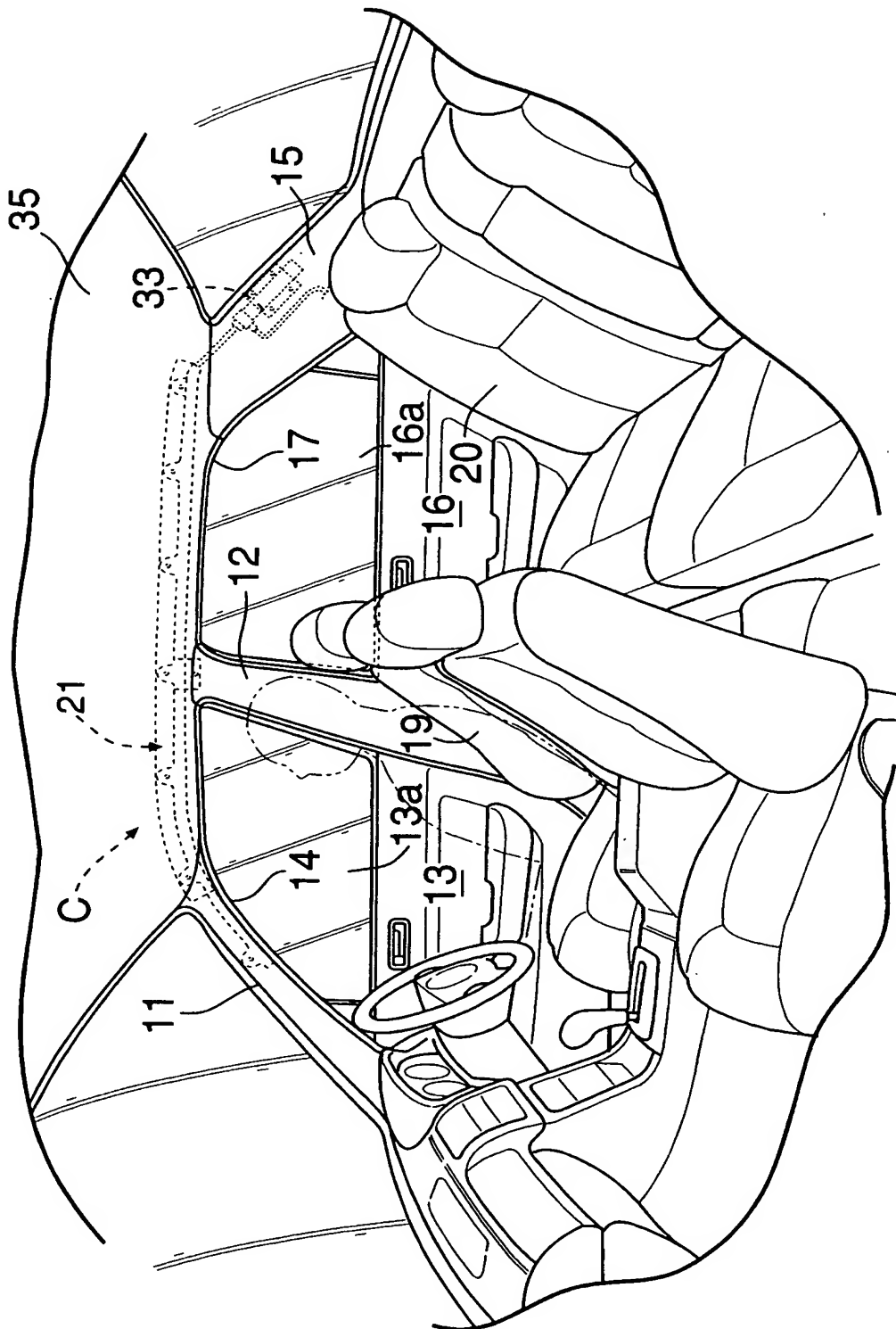
【符号の説明】

2 1	エアバッグ
2 1 a	取付部
2 1 b	帯状突出部
3 4 d	帯状突出部
3 5	ルーフ
3 9 b	帯状突出部
4 3	振じれ防止部材

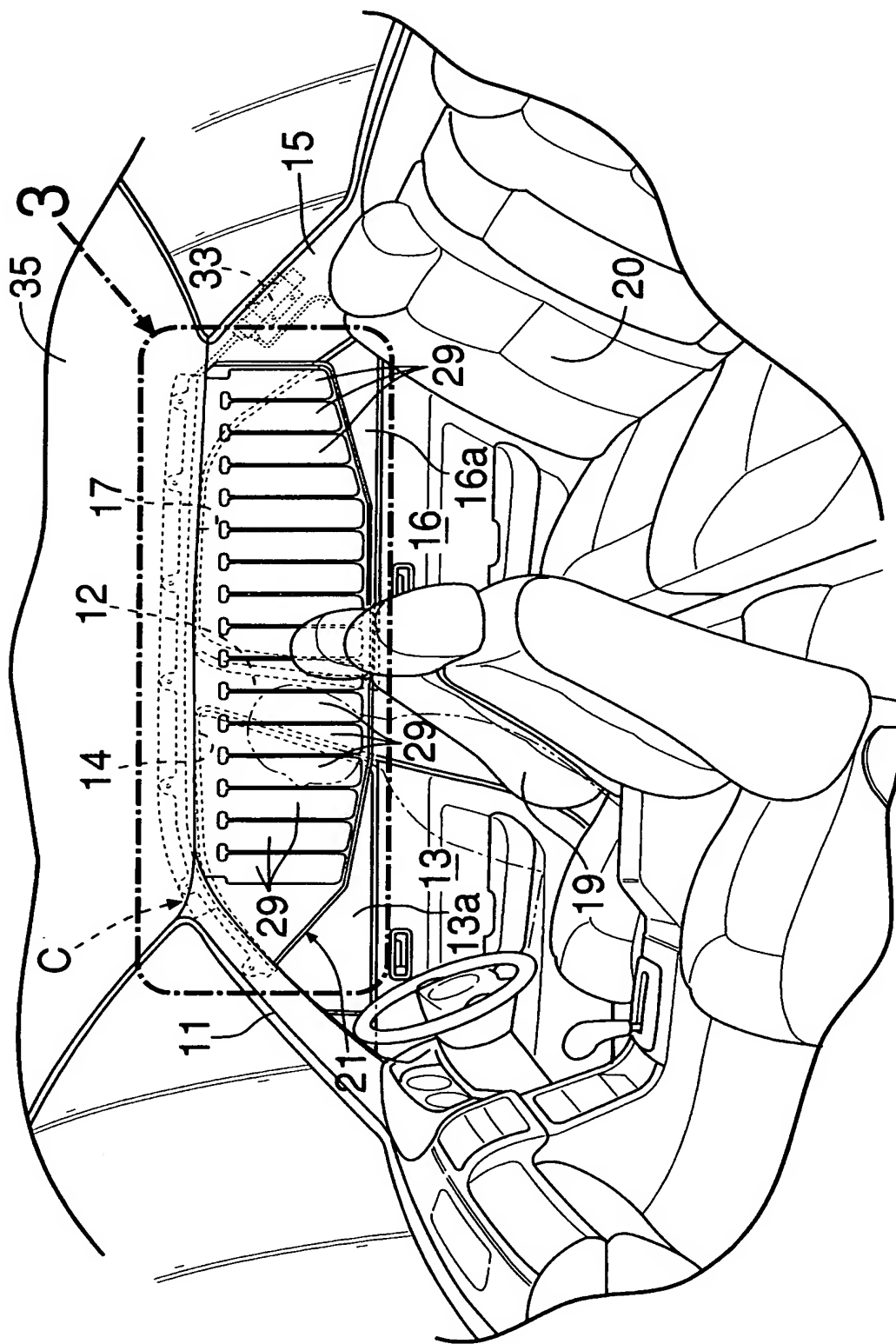
【書類名】

図面

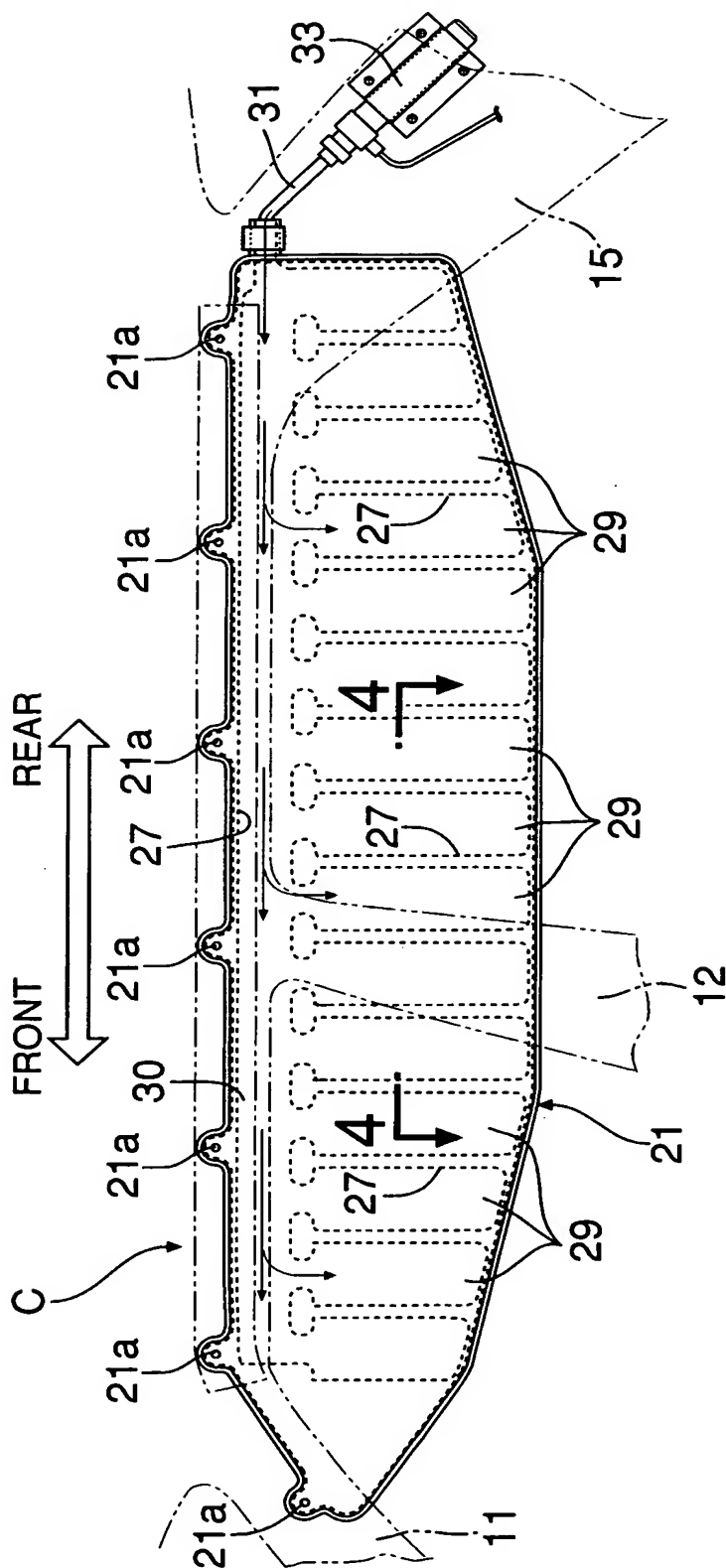
【図 1】



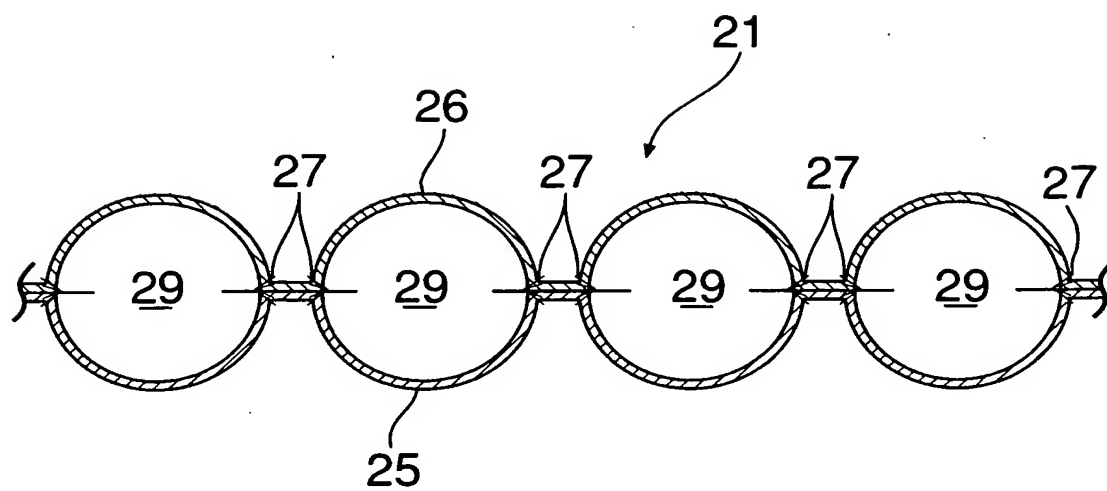
【図 2】



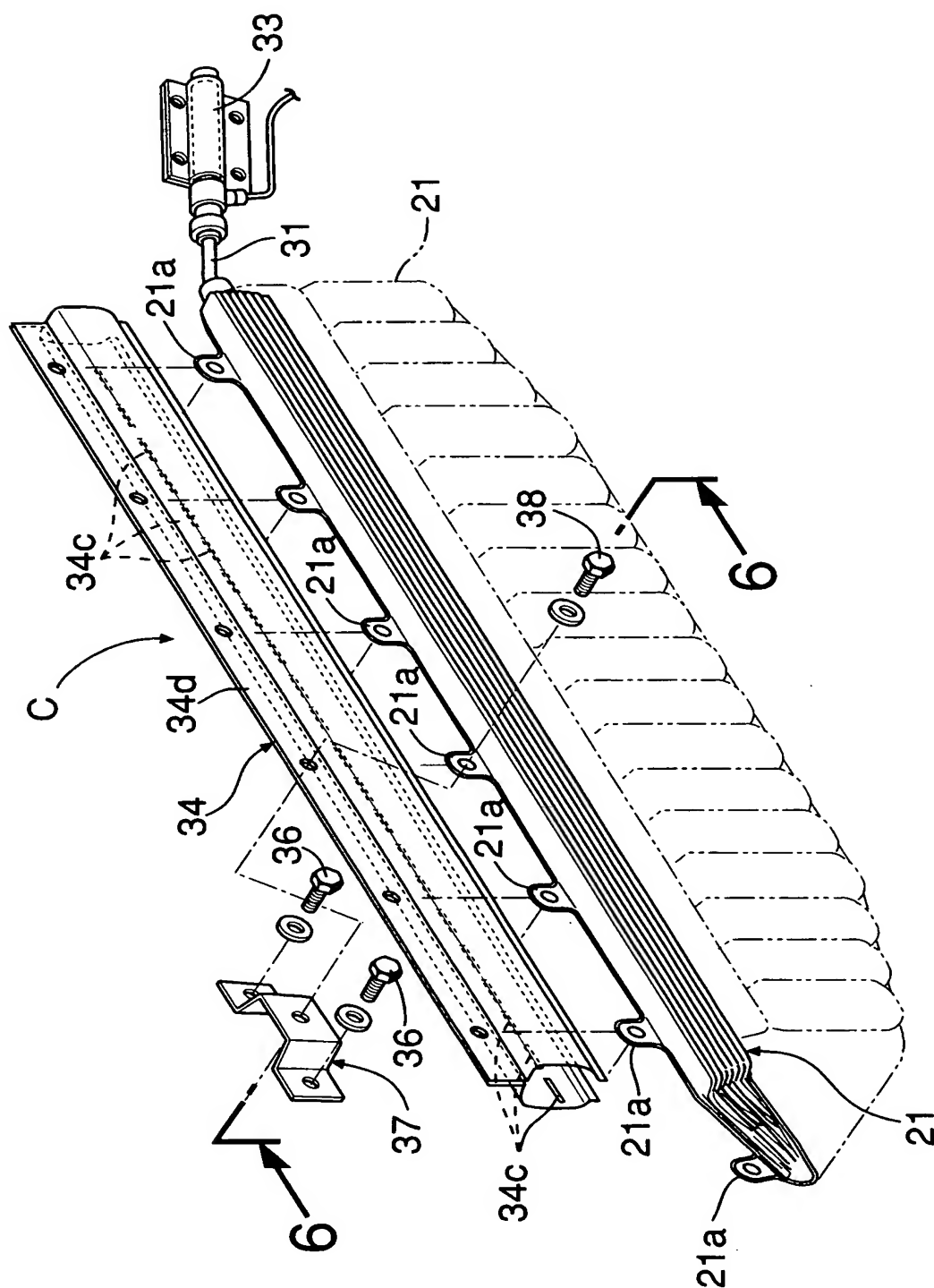
【図 3】



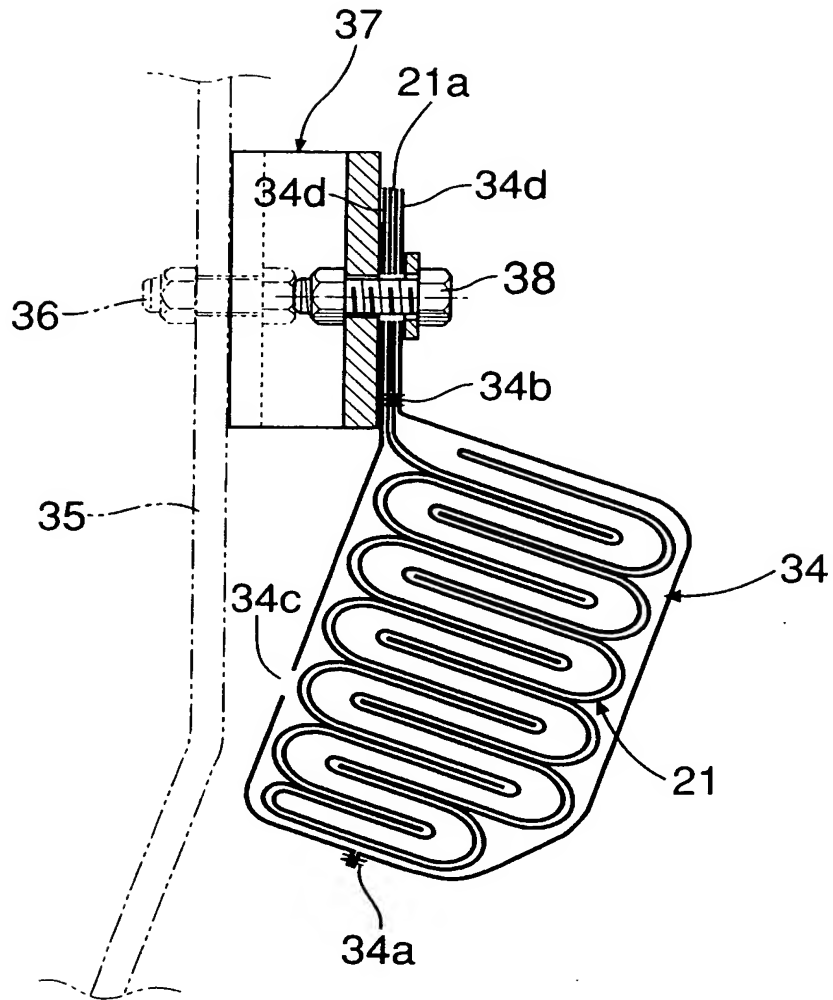
【図 4】



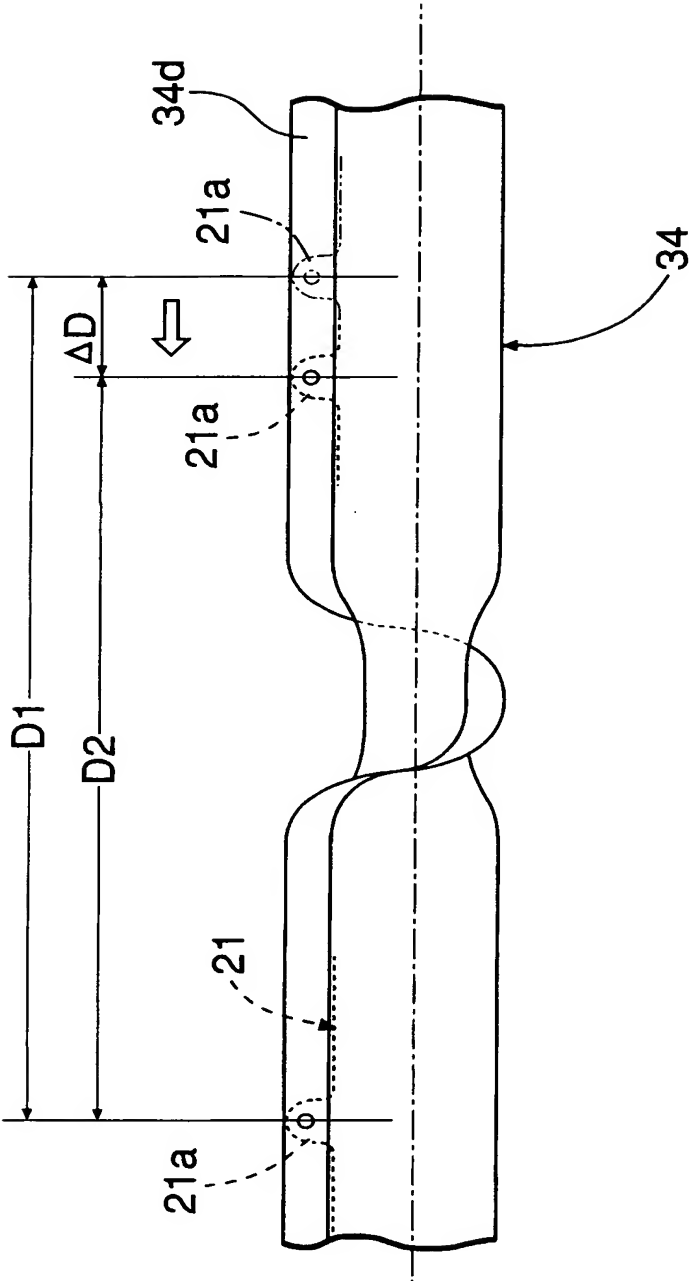
【図 5】



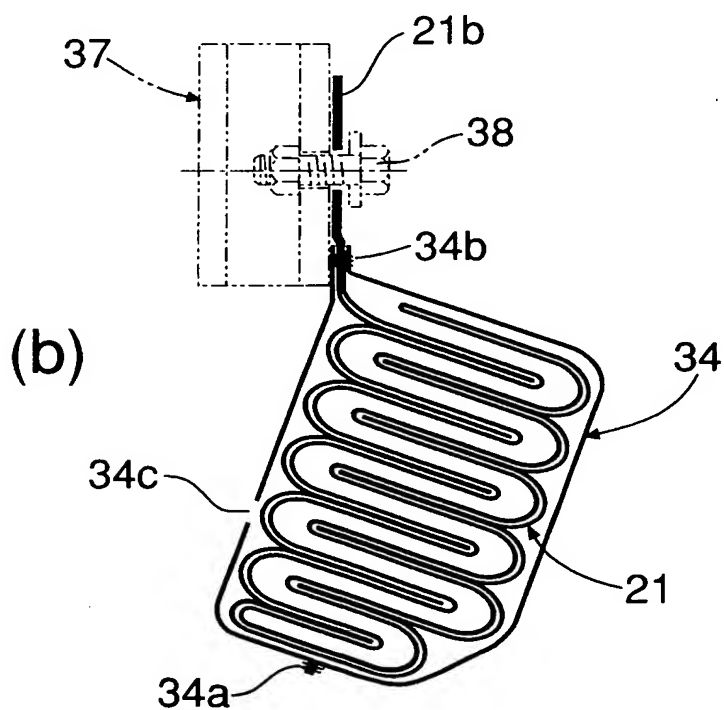
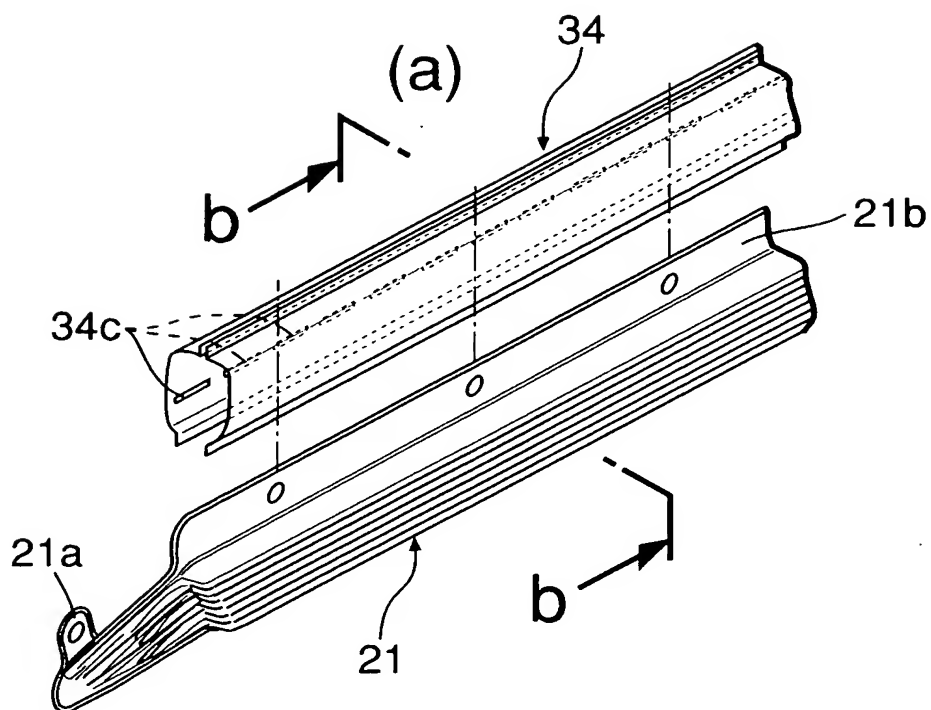
【図 6】



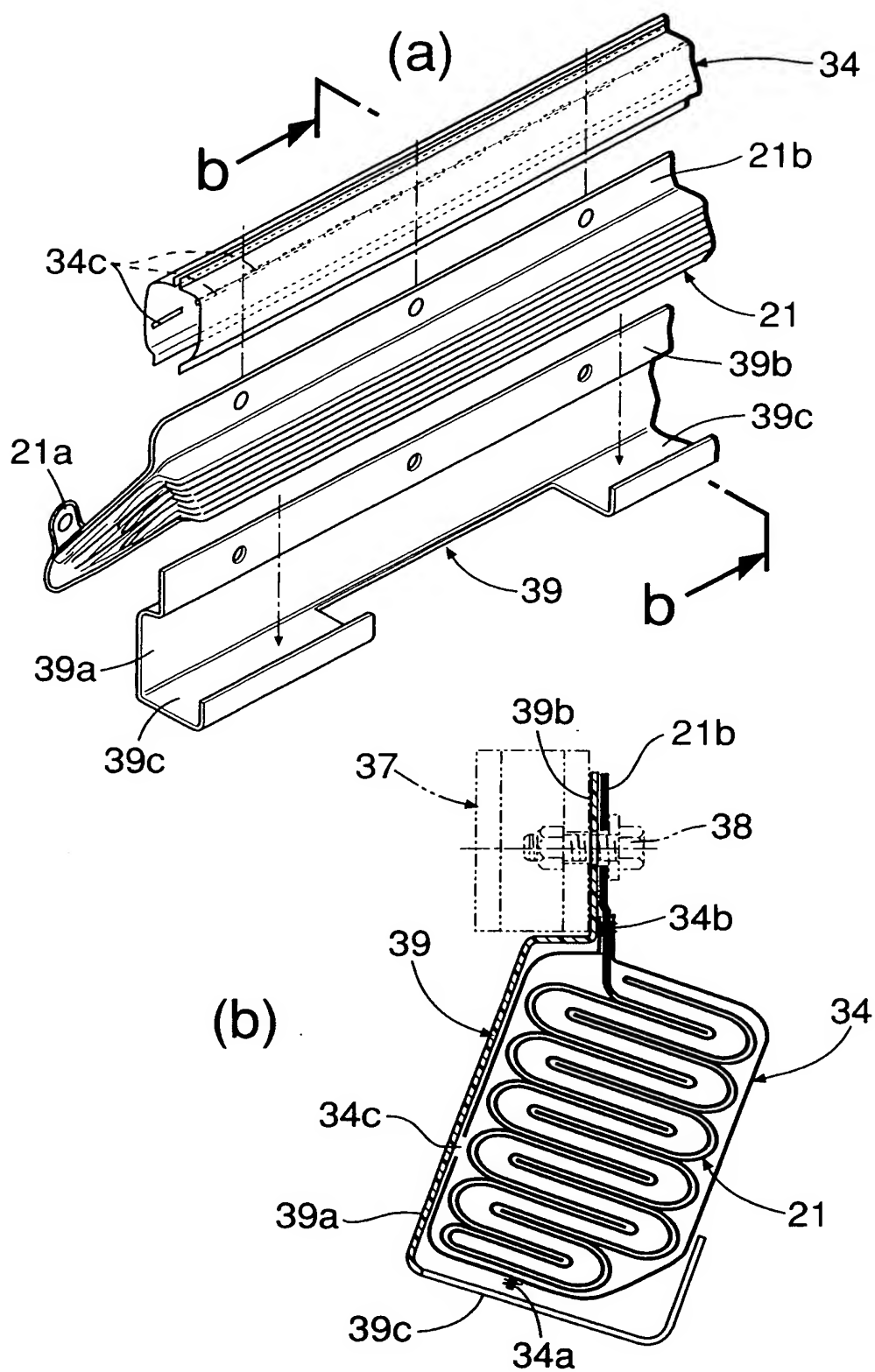
【図 7】



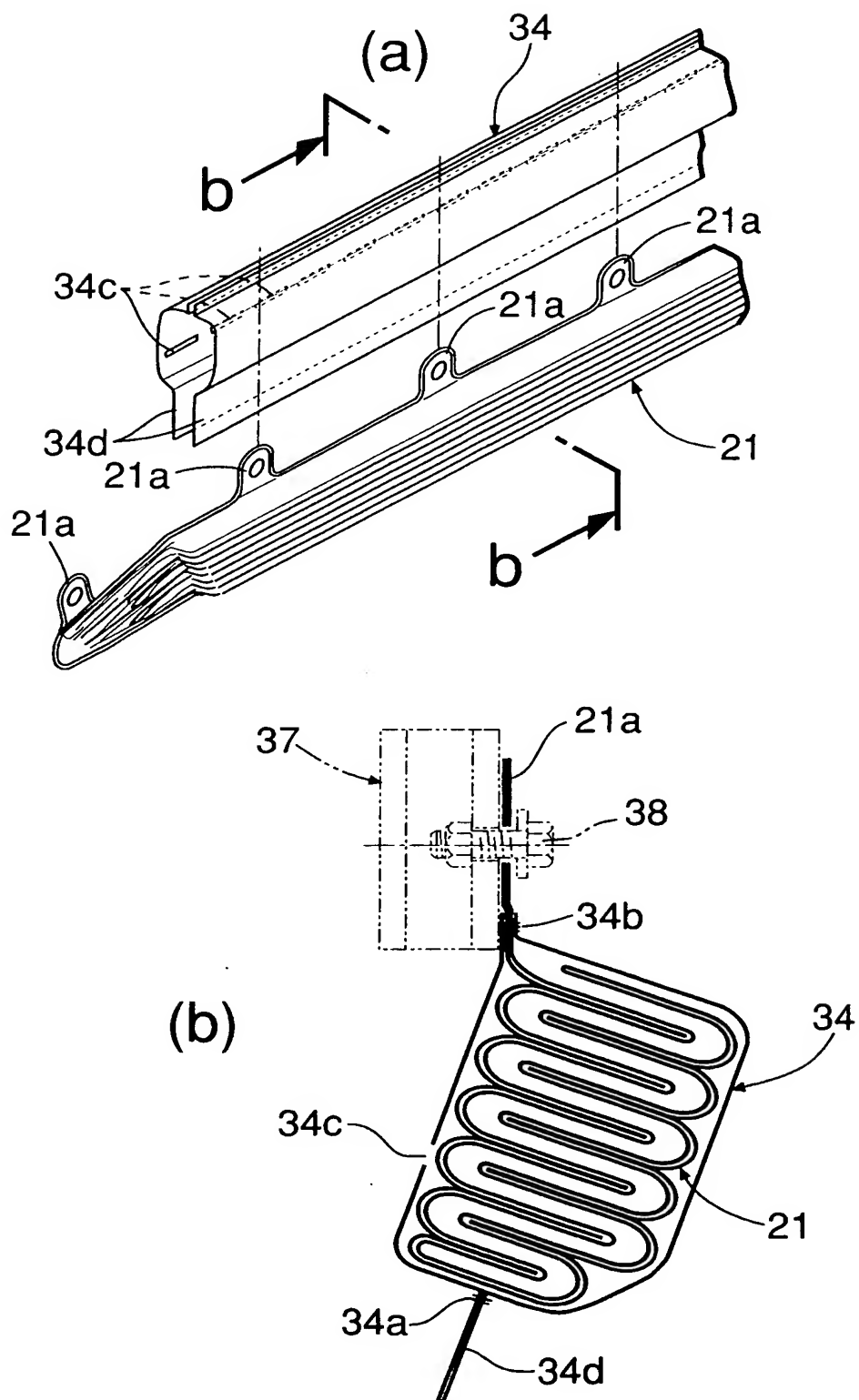
【図 8】



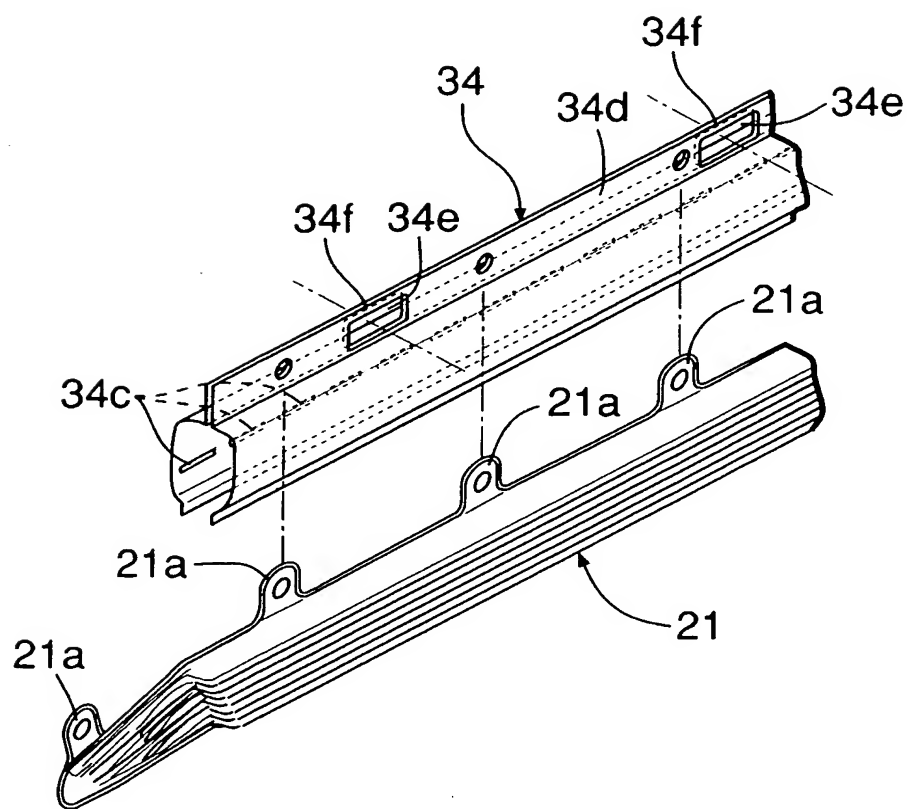
【図 9】



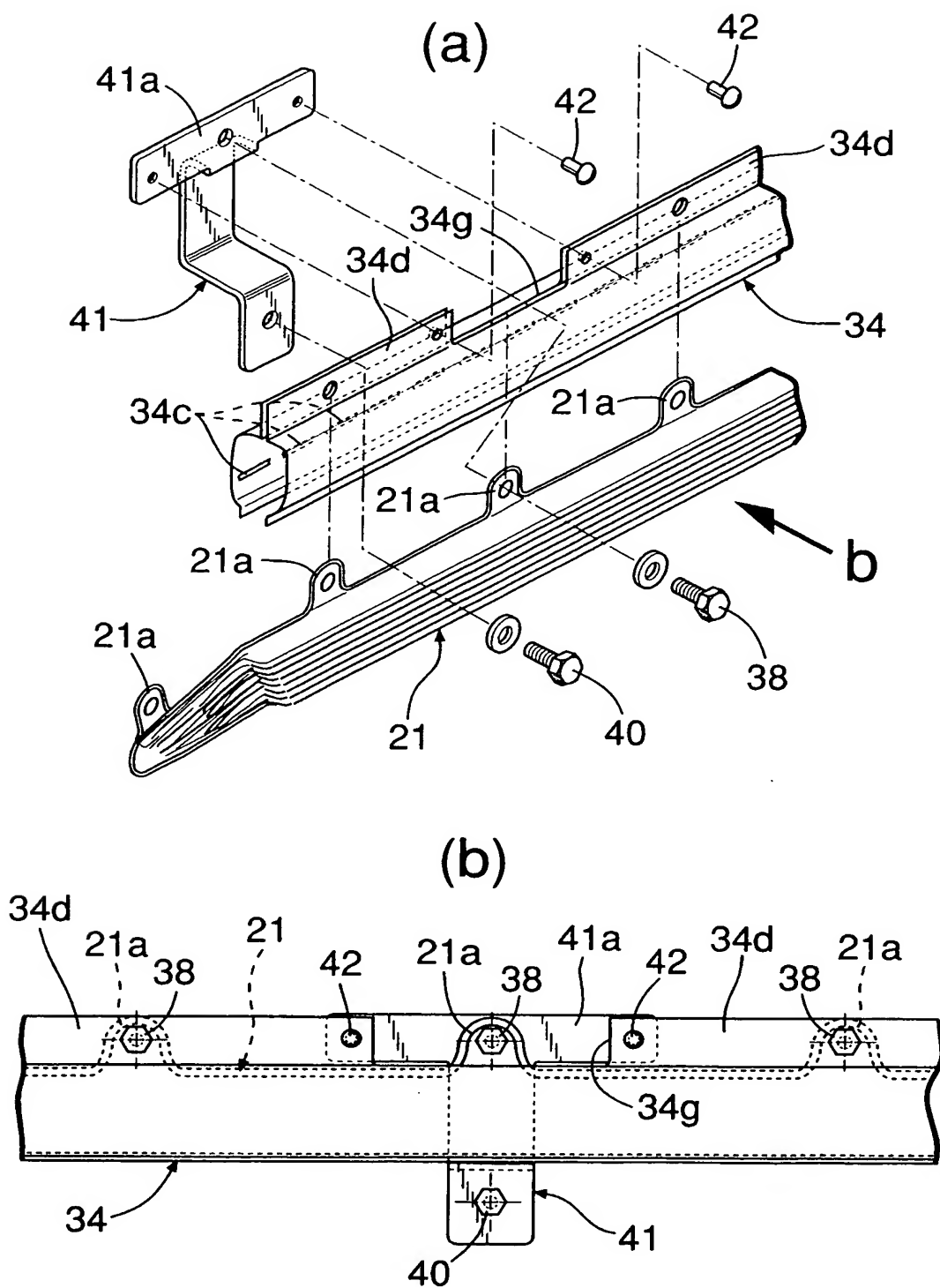
【図 10】



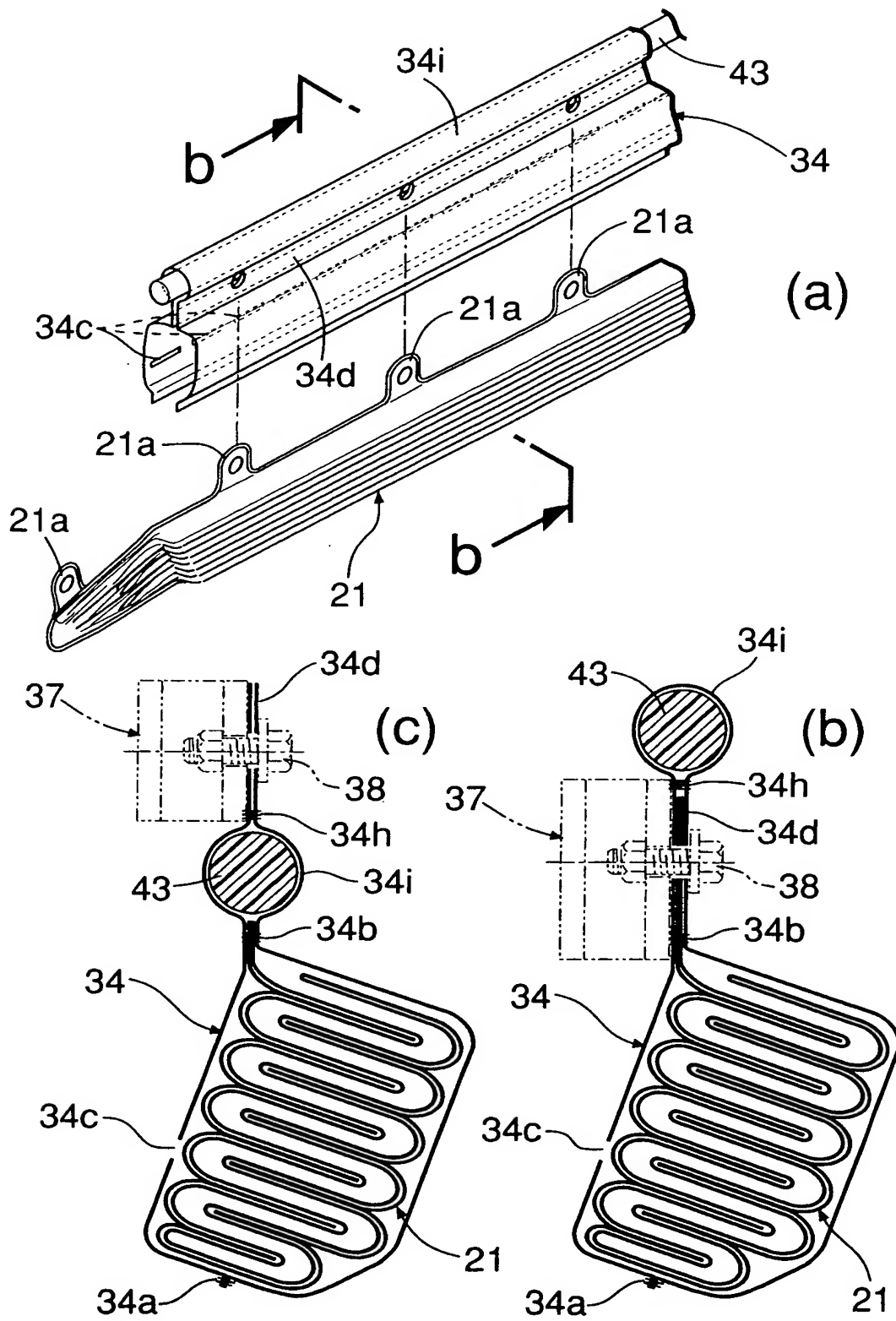
【図 11】



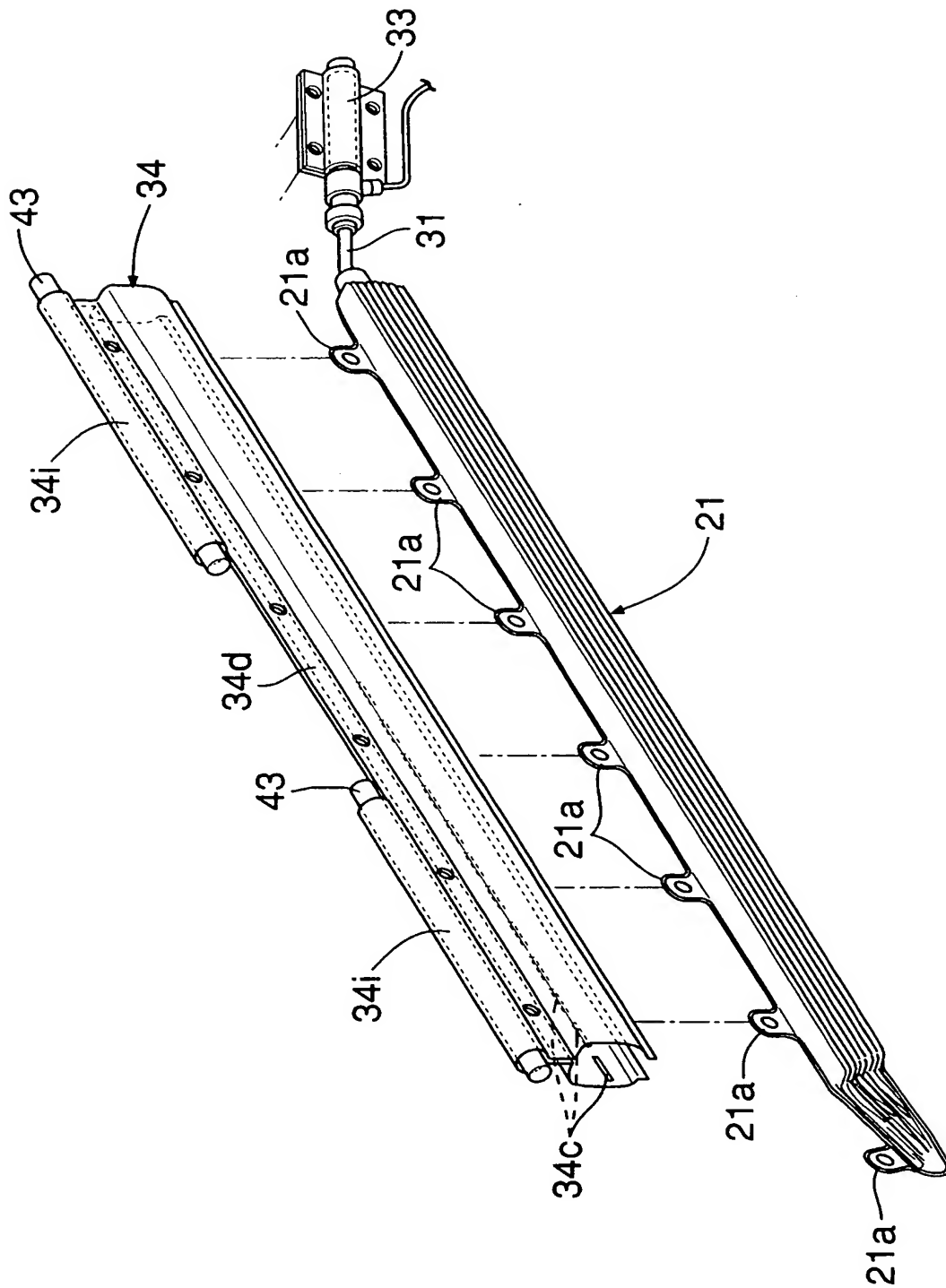
【図 12】



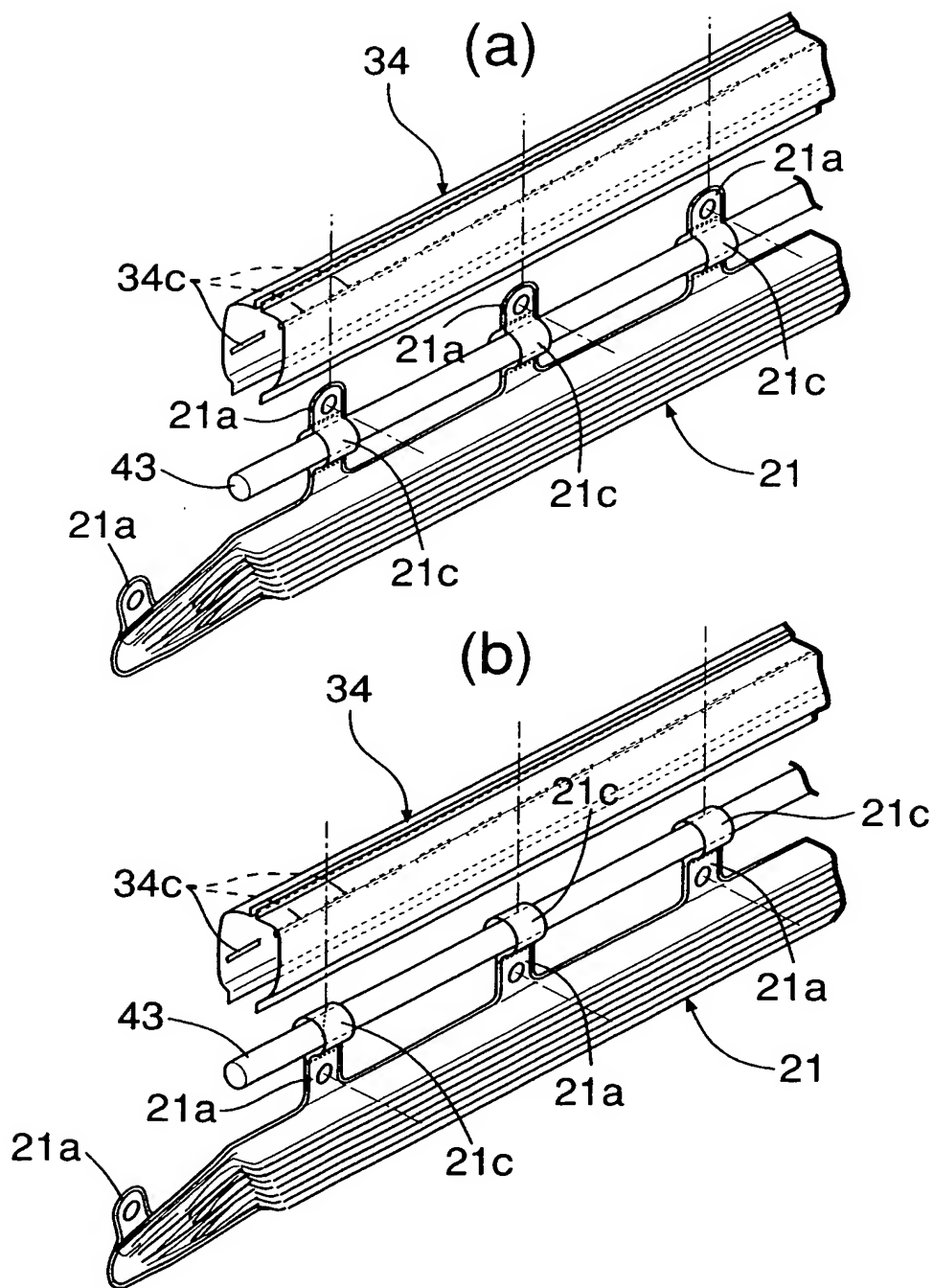
【図 13】



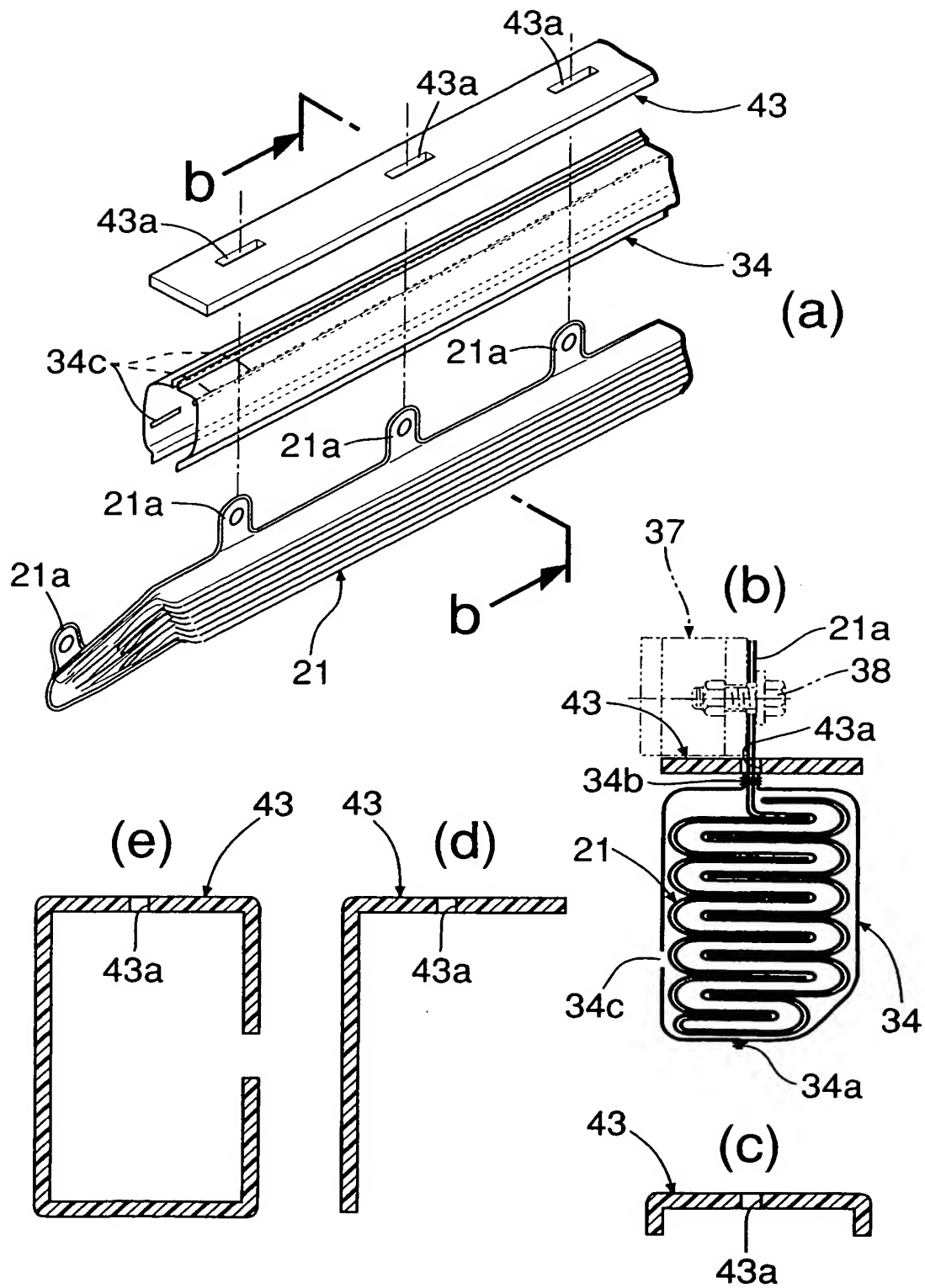
【図 14】



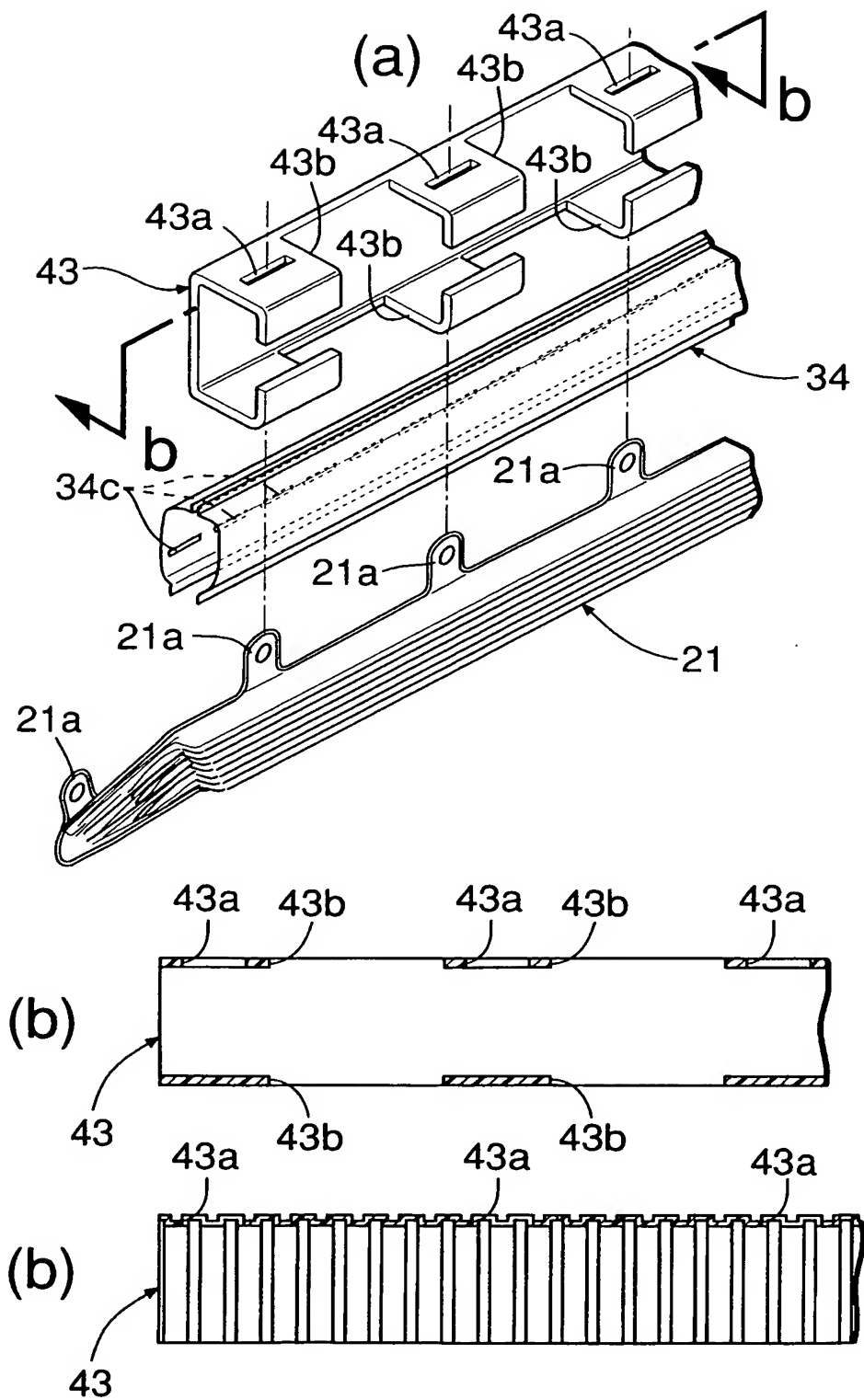
【図 15】



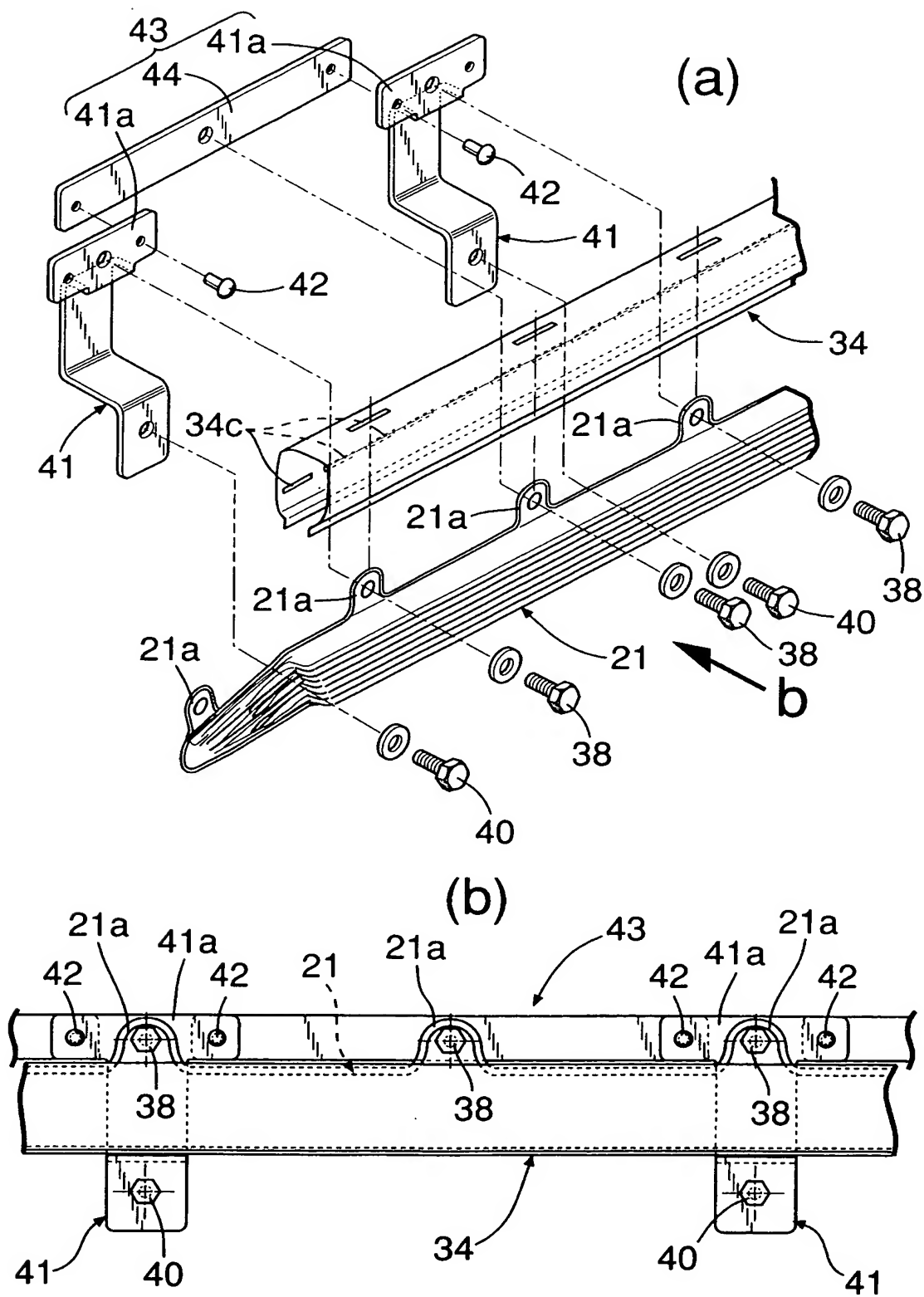
【図 16】



【図 17】



【図 18】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 折り畳んだエアバッグが戻じれた状態で車体に固定されるのを確実に防止する。

【解決手段】 折り畳んだエアバッグ 2 1 を覆うエアバッグカバー 3 4 に長手方向に沿って延びる帯状突出部 3 4 d を設ける。車体への取付時にエアバッグ 2 1 が戻じれると、その長手方向の寸法が大幅に縮むことで隣接する取付部 2 1 a の間隔が短くなり、エアバッグ 2 1 を車体に固定することが不可能になる。その結果、エアバッグ 2 1 が戻じれた状態で固定されるのを確実に防止し、エアバッグ 2 1 のスムーズな展開を可能にすることができる。帯状突出部 3 4 d を設ける代わりに、折り畳んだエアバッグ 2 1 の長手方向に沿って棒状の戻じれ防止部材を固定しても良い。

【選択図】 図 7

特願 2 0 0 3 - 1 0 8 9 5 3

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 5 3 2 6]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 9 月 6 日

[変更理由]

新規登録

住 所

東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号

氏 名

本田技研工業株式会社